Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt VII. — Wydany i rozesłany dnia 22 lutego 1873.

19.

Dokument koncesyi z dnia 13 listopada 1872,

na kolej żelazną z Pilzni na Klatowy do Budy żelaznej i z Mlaca do Johann-Georgenstadt.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgierski, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy uprzywilejowana spółka akcyjna kolei żelaznej z Pilzni do Brzezna podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z jednej strony z Pilzni na Klatowy do granicy czesko bawarskiej pod Budą żelazną, z drugiej strony z Mlaca na na Karłowewary do granicy czesko-sasskiej pod Johann-Georgenstadt, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu widzimy się spowodowani wzmiankowanej spółce koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) jakoteż ustaw z dnia 28 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 99 i 102), nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy spółce akcyjnej kolei żelaznej z Pilzni do Brzezna prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z jednej strony z Pilzni na Dobrzany i Przestyce do Klattow, a ztąd na Nyrsko do granicy czesko-bawarskiej pod Budą żelazną, z drugiej zaś strony z Mlaca na Manetyn i Szaub do Karłowychwarów a ztąd na Neudek i Bärringen do granicy czesko-saskiej pod Johann-Georgenstadt.

Co się tyczy połączenia tej linii z siecią kolei bawarskich a względnie saskich i co się tyczy służby ruchu w odpowiednich stacyach spólnych, zastrzega się, że w tej mierze będą wydane przepisy po zawarciu traktatu z rządem królewsko bawarskim a względnie królewsko saskim, i spółka akcyjna kolei żelaznej z Pilzni do Brzezna jest obowiązana, równie jak jej następcy prawni poddać się przepisom tych traktatów i powinnościom z nich wynikającym.

§. 2. Spółka jest obowiązana:

a) Rozpocząć budowę kolei z Pilzni na Dobrzany i Przestyce do Klattow w przeciągu sześciu miesięcy licząc od dnia dzisiejszego a ukończyć ją w przeciągu następnych dwóch lat, drugą zaś linią z Klatów na Nyrsko do granicy pod Budą żelazną ukończyć jednocześnie z linią budowaną w Bawaryi do granicy czeskiej, najpóźniej zaś w przeciągu lat czterech, licząc od dnia dzisiejszego i gotową kolej oddać na użytek publiczny;

b) rozpocząć budowę kolei z Mlacu do Karłowychwarów w przeciągu sześciu miesięcy licząc od dnia dzisiejszego i ukończyć ją w przeciągu następnych dwóch lat; drugą zaś linią od Karłowychwarów do granicy czesko saskiej pod Johann-Georgentadt ukończyć jednocześnie z koleją budowaną w Saksonii do granicy czeskiej, najpóźniej jednak w przeciągu dwóch lat po ukończeniu linii z Mlacu do Karłowychwarów i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

W każdym razie, budując kolej, należy wystawić większe mosty i wiadukty odrazu aż do najwyższego stanu wody i pod dwa tory i budowę ziemną w tunelach także pod dwa tory.

§. 3. Co się tyczy służby pocztowej stosowane będą na kolejach koncesyonowanych przepisy następujące:

1. Spółka winna przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową podług przepisu §. 68 regulaminu ruchu na kolejach żelaznych.

Administracya pocztowa ma prawo używać do przewozu poczty wszystkich pociągów programem jazdy objętych jakoto kuryerskich, pospiesznych, pocztowych, osobowych i mieszanych.

Pociągi pospieszne i kuryerskie są jednak uwolnione od przewozu posyłek poczty wozowej.

Programy jazdy pociągów przeznaczonych do przewozu poczty będą zatwierdzane przez ministerstwo handlu, które też o każdej zamierzonej zmianie programu, najmniej na dwa tygodnie wprzódy zawiadomić należy.

2. Spółka jest obowiązana dostarczać i utrzymywać swoim kosztem wagony zwyczajne i ambulansowe do przewozu poczty, takowych stronę zewnętrzną czyścić i one smarować.

Na żądanie zakładu pocztowego spółka winna przydać bezpłatnie do każdego pociągu z wyjątkiem pospiesznych i kuryerskich jeden wagon ośmiokołowy, lub dwa o czterech kołach, podług wymagania zakładu pocztowego, urządzone i takowe przewieść.

Jeżeli zakład pocztowy uzna za potrzebne, aby oprócz wagonu ośmiokołowego lub dwóch o czterech kołach, przydano jeszcze więcej wagonów dla przewiezienia poczty, zakład pocztowy zapłaci spółce od każdego następnego wagonu czterokołowego po jednemu złotemu 30 centów waluty austryackiej za każdą milę w służbie pocztowej przebytą.

W tych pociągach, w których zakład pocztowy nie zajmuje osobnego wagonu, a więc w pośpiesznych i kuryerskich, będzie mu wyznaczona bezpłatnie część wagonu odpowiednio urządzona, zupełnie zamknięta i najmniej dwa przedziały obejmująca, do przewozu posyłek pocztowych.

Jeżeliby w tym oddziele większe pakiety listowe lub torby z listami pomieścić się nie mogły, zarząd kolei winien wyznaczyć do tego celu inne bezpieczne miejsce w pociągu.

Spółka obowiązana jest oświetlać wagony do służby pocztowej użyte tak samo jak osobowe; koszta niezwyczajnego oświetlenia wnętrza wagonów i ich opalania ponosić będzie zakład pocztowy.

3. Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek którymkolwiek pociągiem takowe odchodzą.

Urzędnicy pocztowi, konduktorowie i słudzy, mający dozór nad posyłkami, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy będą wysłani dla doglądania lub wyuczenia się czynności pocztowej na kolei żelaznej, którzy to ostatni, winni wykazać się zaświadczeniamu przełożonej dyrekcyi pocztowej, będą przewożeni bezpłatnie.

Jeżeli administracya pocztowa wysyła którymkolwiek pociągiem pakiety listowe bez swoich ludzi, ma prawo poruczyć zarządowi kolei, przez spółkę ustanowionemi, ażeby swoich ludzi użył do przewiezienia tych pakietów.

4. Dla służby pocztowej po stacyach wyznaczony będzie bezpłatnie w budynku kolei żelaznej pokój stósowny i izba na rzeczy. Co się zaś tyczy zaspokojenia innych potrzeb służby pocztowej zawarta będzie osobna umowa, w której oznaczona będzie wysokość czynszu, płacić się mającego tytułem wynagrodzenia za wyznaczenie jeszcze większego lokalu.

Wewnętrzne urządzenie, czyszczenie, oświetlenie i opalenie tych lokalów jest rzeczą administracyi pocztowej.

5. W tych dworcach, w których nie będą ustanowione urzędy pocztowe, koncesyonaryusze winni na żądanie administracyi pocztowej wyznaczyć swoich ludzi uzdolnionych do pośrednictwa pomiędzy pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych, tudzież bezpiecznie takowe zachowywać póki nie będą oddane zakładowi pocztowemu, a to za wynagrodzeniem które wyznaczy administracya pocztowa.

Gdzieby zdaniem administracyi pocztowej służba pocztowa tego wymagała, spółka winna wyznaczyć ludzi swoich do pomagania w ładowaniu i wyładowywaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiedniem.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei lub radą zawiadowczą a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 4. Spółka zobowiązuje się urządzić i utrzymywać własnym kosztem, podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładów telegrafów państwa linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyi rządowych i prywatnych.

Rządowi wolno jest przymocować druty telegrafów państwa do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów kupionym i w ogóle na potrzeby kolei używanym, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia. Spółka zapewnia bezpłatny udział służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych.

Spółka jest nadto obowiązana przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż umieszczać i zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach

We wszystkich powyższych względach koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć w swoim czasie osobną umowę ze zakładem telegrafów państwa.

§. 5. Koleje żelazne, w §. 1 wzmiankowane, będą uważane za nieodłączną część składową linii już koncesyonowanych, należących do spółki pilzeńsko-brzeźnieńskiej i co się tyczy taryfy będą na nich stosowane przepisy koncesyi z dnia 21 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 111).

Co się jednak tyczy przedmiotów, wymienionych w artykule 9 tego dokumentu koncesyi, które pełnemi wagonami po zniżonej cenie przewożone być muszą, nastąpi odnośnie do całkowitej długości kolei następująca zmiana:

	Za pierwsze 10 mil	Za drugie 10 mil	Za trzecie 10 mil	Za większe odległości
	centów			
Zboże i sól	1·5	1·4	1·2	1·0
Drzewo opałowe i do rznięcia . . .	1·2	1·0	0·9	0·7
Węgle mineralne, koks, torf prasowawany, rudy, surowizna, kamienie do budowy i wapienne	1·0	0·8	0·6	0·5

Pozwala się jednak, aby na kolejach wzmiankowanych w §. 1 niniejszego dokumentu koncesyi ceny przewozu w miejscach mających spadek 1 : 60 lub większy liczone były jak za długość półtora razy większą.

Spółka jest obowiązana zaprowadzić w przewozie towarów taką samą nomenklaturę i klasyfikacyą towarów, jakoteż takie same przepisy przewozowe, jakie większa część kolei żelaznych austryackich uchwali zaprowadzić dla powszechnego austryackiego obrotu związkowego; spółka winna zastosować się do odpowiednich rozporządzeń ministerstwa handlu. Podobnież spółka winna zastosować się do rozporządzeń ministerstwa handlu, tyczących się zaokrągleń, które nastąpią ze zmianą taryf stósownie do ówczesnych prawnych systemów miar i wag.

§. 6. Spółka akcyjna kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźniańskiej jest obowiązana stosować zawarte w artykule 11 dokumentu koncesyi z dnia 21 kwietnia 1870 *) przepisy o transportach wojskowych i o ulgach dla podróżujących wojskowych tak na kolejach już koncesyonowanych jak i w §. 1 wzmiankowanych do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich i to nietylko gdy podróżują na rachunek skarbu lecz także gdy odbywają podróże służbowe na własny rachunek, jadąc na ćwiczenia wojskowe lub na zebrania dla kontroli, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich i do c. k. żandarmeryi.

Spółka jest także w podobnej rozciągłości obowiązana przystąpić do wprowadzonej od dnia 1 czerwca 1871 w wykonanie umowy dodatkowej **), tyczącej się przewozu obłożnie chorych i rannych, poruczonych do przewozu na rachunek skarbu wojskowego, jakoteż do umowy względem wzajemnego dopomagania sobie w razie przewozu większych transportów wojskowych i względem przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych, jakoteż do umowy względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do przewozu transportów wojskowych.

Podobnież co się tyczy umieszczania na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej spółka jest obowiązana poddać się przepisom §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 ***) i ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7. Zwalnia się kolej żelazną w §. 1 wzmiankowaną:

a) z opłaty stempli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału jakoteż budowy i urządzenia kolei, aż do otwarcia ruchu;

b) z opłaty stempli i należytości od akcyi i pryorytetów pierwszej emisyi, tudzież od kwitów tymczasowych, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów;

c) z opłaty podatku dochodowego i opłaty należytości stemplowych od kuponów, jakoteż wszelkich podatków, które w przyszłości mogą być ustawami zaprowadzone, na lat dziesięć od daty udzielenia koncesyi.

---

*) Dz. u. p. z roku 1870, Nr. 111.

***) Rozporządzenie normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1871, zeszyt 22, Nr. 79.

**) Dz. ust. państ. 151.

Uwolnienie od podatku dochodowego, udzielone podług ustępu *c)*, może być wykonane w ten sposób, że podatek dochodowy z kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej będzie opłacała spółka w stosunku ilości mil kolei już koncesyonowanych do nowej linii.

§. 8. Koncesya niniejsza wychodzi z mocy jednocześnie z koncesyą z dnia 21 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 111).

§. 9. O ile w koncesyi niniejszej co innego nie jest przepisanem, warunki dokumentem koncesyi z dnia 21 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 111) dla kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej przepisane, będą się odnosiły także do kolei wzmiankowanej w §. 1.

Ostrzegając surowo aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom, do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia trzynastego miesiąca listopada w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

20.

Rozporządzenie ministerstw spraw wewnętrznych i handlu z dnia 1 lutego 1873,

o desinfekcyi produktów surowych zwierzęcych i tychże odpadków przeznaczonych do zachowywania lub do przewozu.

Kości, skóry, futra, rogi, kopyta i inne odpadki zwierzęce, jeżeli mają być zachowywane, sprzedawane lub przewożone a już w inny sposób (wygotowaniem, wysuszeniem, nasoleniem itp.) nie są od gnicia zabezpieczone, powinny być zwilżone rozczynem kwasu karbolowego (fenilowego) a to przed zachowaniem lub przewiezieniem i ile razy tego potrzeba, bez względu na ilość w której mają być zachowywane lub przewożone, w taki sposób, aby to skutecznie zapobiegło gniciu, a względnie aby się nie dawała czuć woń zgnilizny.

W cieplejszej porze roku łój i odpadki tłuszczu od mięsa powinny także być poddawane temu postępowaniu.

Naczynia, w które się zbiera takie odpadki (putnie, taczki, lub wózki), powinny być zawsze zamknięte pokrywą.

Jeżeli zapasy lub posyłki rzeczonych odpadków zwierzęcych nie będą albo całkiem albo dostatecznie kwasem karbolowym napuszczone, i w skutek tego podpadną gniciu, należy natychmiast napuścić je kwasem karbolowym na koszt przestępców tego przepisu a przeciwko przestępcom (posiadaczom, właścicielom magazynów, przedsiębiorcom przewozu) postąpić podług rozporządzenia cesarskiego z dnia 20 kwietnia 1854 (Dz. u. p. Nr. 96).

Lasser r. w. **Banhans** r. w

21.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 10 lutego 1873,

względem ustanowienia ekspozytury urzędu cłowego głównego w dworcu c. k. uprzywilejowanej kolei żelaznej busztiehradzkiej w Bubnie.

W dworcu c. k. uprzywilejowanej kolei żelaznej busztiehradzkiej w Bubnie ustanowiona została ekspozytura c. k. urzędu cłowego głównego pragskiego, z prawami urzędu cłowego głównego I klasy, upoważniona, aby w obrocie na kolejach żelaznych trzymała się postępowania cłowego krótszego, podług przepisu z dnia 18 września 1857 (Dz. u. p. Nr. 175) i rozpoczęła czynności urzędowe od dnia 1 lutego 1873.

Pretis r. w.

22.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 15 lutego 1873,

o opuszczaniu głoski (A) oznaczającej mennicę na monetach bitych w c. k. głównym urzędzie menniczym w Wiedniu.

Patent menniczy z dnia 19 września 1857 (Dz. u. p. Nr. 169), art. 21, przepisuje, aby na wszystkich monetach była oznaczona mennica, w której są bite; w wszczególności zaś główny urząd menniczy wiedeński, głoską *A*.

Gdy jednak w obrębie królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych istnieje teraz tylko jedna mennica, mianowicie główny urząd menniczy wiedeński, przeto Jego c. k. Apostolska Mość w skutek najuniżeńszego przedstawienia, raczył najwyższem postanowieniem z dnia 15 grudnia 1871 zezwolić, ażeby w głównym urzędzie menniczym wiedeńskim, zacząwszy od roku 1872 bito wszelkie monety bez głoski menniczej *A*.

Rozporządzenie to podaje się do wiadomości powszechnej z tym dodatkiem, że waga monet i ilość czystego metalu w tychże nie ulegają żadnej zmianie.

Pretis r. w.